VIII kadencja

SEJM RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

- **Komisji Administracji i Spraw Wewnętrznych (nr 206)**
- **Komisji Infrastruktury (nr 301)**

z dnia 2 lipca 2019 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Administracji i Spraw Wewnętrznych (nr 206)

Komisji Infrastruktury (nr 301)

2 lipca 2019 r.

Komisje: Administracji i Spraw Wewnętrznych oraz Infrastruktury, obradujące pod przewodnictwem posłów: **Arkadiusza Czartoryskiego (PiS),** przewodniczącego Komisji Administracji i Spraw Wewnętrznych, oraz **Jerzego Polaczka (PiS)**, przewodniczącego Komisji Infrastruktury, rozpatrzyły:

– informację na temat funkcjonowania przepisów ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, dotyczących rowerzystów i innych użytkowników jednośladów elektrycznych w ruchu drogowym, ich bezpieczeństwa i rozbudowy infrastruktury dla ruchu rowerowego.

W posiedzeniu udział wzięli: **Rafał Weber** sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury wraz ze współpracownikami, **Mariusz Cichomski** dyrektor Departamentu Porządku Publicznego Ministerstwa Spraw Wewnętrznych i Administracji wraz ze współpracownikami, **Zdzisław Sudoł** dyrektor Biura Ruchu Drogowego w Komendzie Głównej Policji wraz ze współpracownikiem, **Marek Bieńkowski** dyrektor Departamentu Porządku i Bezpieczeństwa Wewnętrznego Najwyższej Izby Kontroli wraz ze współpracownikiem, **Konrad Romik** sekretarz Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego Ministerstwa Infrastruktury, **Andrzej Maciążek** wiceprezes Zarządu Polskiej Izby Ubezpieczeń, **Roman Kusyk** dyrektor Biura Rozwoju i Zarządzania Projektami Ubezpieczeniowego Funduszu Gwarancyjnego, **Maciej Wroński** prezes Zarządu Związku Pracodawców „Transport i Logistyka Polska", **Piotr Sarnecki** członek Zarządu Stowarzyszenia Partnerstwo dla Bezpieczeństwa Drogowego wraz ze współpracownikiem, **Marcin Ślęzak** dyrektor Instytutu Transportu Samochodowego wraz ze współpracownikiem, **Adrian Furgalski** wiceprezes Zespołu Doradców Gospodarczych TOR oraz **Mateusz Glinowiecki** asystent przewodniczącego Komisji Administracji i Spraw Wewnętrznych.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Magda Jedynak, Jolanta Misiak, Anna Ornat, Anna Pilarska** oraz **Jakub Sindrewicz** – z sekretariatów Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł Arkadiusz Czartoryski (PiS):

Witam serdecznie na wspólnym posiedzeniu Komisji Infrastruktury oraz Komisji Administracji i Spraw Wewnętrznych. Witam wszystkie panie i panów posłów, witam pana ministra Rafała Webera, sekretarza stanu w Ministerstwie Infrastruktury, wraz ze współpracownikami, witam pana dyrektora Departamentu Porządku Publicznego Ministerstwa Spraw Wewnętrznych i Administracji Mariusza Cichomskiego oraz wszystkich współpracowników reprezentujących MSWiA. Jest też obecny na naszym posiedzeniu pan Marek Bieńkowski, dyrektor Departamentu Porządku i Bezpieczeństwa Wewnętrznego Najwyższej Izby Kontroli. Witam przedstawicieli Instytutu Transportu Samochodowego, Polskiej Izby Ubezpieczeń, Polskiego Biura Ubezpieczeń Komunikacyjnych, Ubezpieczeniowego Funduszu Gwarancyjnego, Związku Pracodawców „Transport i Logistyka" oraz Stowarzyszenia Partnerstwo dla Bezpieczeństwa Drogowego. Witam wszystkich państwa.

Szanowni państwo, temat wspólnego posiedzenia naszych Komisji wynika z planu pracy. Jest to informacja na temat funkcjonowania przepisów ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, dotyczących rowerzystów i innych użytkowników jednośladów elektrycznych w ruchu drogowym, ich bezpieczeństwa i rozbudowy infra-

struktury dla ruchu rowerowego. Zastanawialiśmy się jakiś czas temu nad tytułem tego posiedzenia i proszę zwrócić uwagę, że nie byliśmy w stanie, nie odważyliśmy się nawet wymienić tych innych jednośladów, oprócz rowerów, których jest sporo. Trudno zresztą powiedzieć, czy to są jednoślady, bo różne deskorolki, rolki, deski elektryczne czasami mogą poruszać się z różną szybkością i mogą być zatrzymywane, hamowane czy rozpędzane w rozmaity sposób. Bardzo dynamicznie rozwija się rynek tych produktów, które są dostępne powszechnie również dla osób nieletnich, stąd wyszliśmy niejako naprzeciw temu zjawisku, z którym się spotykamy na naszych polskich drogach, zwłaszcza w dużych miastach, ale nie tylko.

Otrzymali państwo na piśmie informację ministra spraw wewnętrznych i administracji oraz informacja ministra infrastruktury. Zamówiliśmy również, proszę państwa, bardzo cenny materiał dotyczący tego typu przepisów, które obowiązują w Danii i Holandii. Dlaczego w Danii i Holandii? Państwa te mają mniej więcej takie same położenie geograficzne, leżą na tej samej wysokości, ale też znane są z tego, że użytkownicy drogowi chętnie jeżdżą tam na rowerach, więc mają doświadczenie. Mamy też opinię prawną Biura Analiz Sejmowych dotyczącą rozwiązań prawnych obowiązujących w Polsce w zakresie poruszania się na terenie miast i poza nimi rowerami oraz pojazdami elektrycznymi, rowerami, deskorolkami, hulajnogami.

Szanowni państwo, jak się okazuje, trafiliśmy z tematem tego posiedzenia nie tylko ze względu na to, że niemal na każdym kroku jest widoczna rozrastająca się infrastruktura komunikacyjna w Polsce, ale również dlatego, że MI prowadzi szeroko zakrojone prace dotyczące uregulowania przepisów wobec różnego typu nowych pojazdów pojawiających się na naszych ulicach, tak żeby objąć to zjawisko stosownymi regulacjami.

Proponuję taką formułę naszego posiedzenia, że na początku poproszę o zabranie głosu pana ministra infrastruktury w celu uzupełnienia informacji, która została przedstawiona na piśmie. Następnie poproszę o zabranie głosu pana dyrektora Mariusza Cichomskiego, jeżeli będzie taka potrzeba. Witam też przedstawicieli Policji – będę prosił państwa o uzupełnienie. Jest obecny na posiedzeniu pan Zdzisław Sudoł, dyrektor Biura Ruchu Drogowego w Komendzie Głównej Policji, więc będziemy mogli zasięgnąć informacji na temat bezpieczeństwa ruchu drogowego niejako z pierwszej ręki, z KGP. Na koniec oczywiście przeprowadzimy dyskusję. Bardzo proszę, panie ministrze.

Sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury Rafał Weber:

Dziękuję bardzo. Panowie przewodniczący, Wysokie Komisje, szanowni państwo, bardzo dziękuję, panie przewodniczący, za zaproponowanie takiego tematu do dyskusji. Choć faktycznie tytuł jest bardzo szeroki, po tym wstępie pana przewodniczącego postaramy się poświęcić najwięcej uwagi problemom, które w ostatnich miesiącach pojawiły się na ulicach polskich miast, w szczególności na ulicach dużych polskich miast, m.in. Warszawy, ale też Poznania, Wrocławia i Krakowa. Poświęcimy czas na dyskusję na temat urządzeń transportu osobistego, bo tak nazywamy hulajnogi elektryczne, tak nazywamy deskorolki elektryczne i wszystkie inne nowe urządzenia, które w ostatnich miesiącach pojawiły się w naszym kraju i stały się bardzo popularne.

Szanowni państwo, państwa zainteresowanie wynika nie tylko z przedmiotu posiedzenia tej Komisji. Muszę przyznać, że jako wiceminister infrastruktury otrzymuję interpelacje dotyczące, po pierwsze, głównie zadań inwestycyjnych na drogach krajowych, po drugie, zadań inwestycyjnych na drogach samorządowych i po trzecie, od kilku tygodni związane z regulacją, mówiąc w skrócie – koncentrując się tylko na tym najbardziej popularnym urządzeniu – regulacją prawną dotyczącą hulajnóg elektrycznych, które w ostatnich miesiącach pojawiły się w naszym kraju i które z tygodnia na tydzień są coraz bardziej popularne.

Szanowni państwo, jako resort infrastruktury przygotowaliśmy projekt ustawy, która porządkuje te kwestie. Dzisiaj za pomocą prezentacji chcielibyśmy przedstawić państwu propozycje, które są w tym projekcie zawarte. 14 czerwca projekt ustawy został przekazany do przewodniczącego Zespołu do Spraw Programowania Prac Rządu i chcemy go skierować na ścieżkę rządową. Zresztą takie jest oczekiwanie ze strony parlamentarzystów, ale też innych środowisk, z którymi różne ustawy konsultujemy. Chcemy

tę ustawę przygotować w taki sposób, aby nie omijać konsultacji społecznych, aby każde środowisko zainteresowane tym tematem mogło przekazać swoje propozycje, swoje spojrzenie na kwestie uregulowań w tym zakresie i bardzo liczymy tutaj na merytoryczną dyskusję. W pewnym stopniu bazujemy też na rozwiązaniach, które zostały zastosowane w innych krajach europejskich, choć jeszcze nie wszystkie kraje ten problem na swoim gruncie prawnym unormowały, ale już kilka państw ma to za sobą i nie będziemy ukrywać, że część tych regulacji chcemy wprowadzić do naszego porządku prawnego. Mają państwo przed sobą naszą prezentację, którą będę się starał omówić w skondensowany sposób, a później liczę na państwa głosy w dyskusji, na państwa propozycje i ocenę tego, co dziś zaproponujemy. Czekamy też na państwa wskazówki, sygnały i uwagi.

Szanowni państwo, naszą generalną zasadą jest to, aby do ustawy – Prawo o ruchu drogowym wpisać definicję urządzenia transportu osobistego. Chcemy, żeby to urządzenie było konstrukcyjnie przeznaczone do poruszania się wyłącznie przez kierującego znajdującego się na tym urządzeniu – podkreślam słowo „wyłącznie", bo bardzo często obserwujemy sytuacje, kiedy na jednej hulajnodze jadą dwie, a czasami nawet trzy osoby, więc będziemy chcieli takie sytuacje wykluczyć. Szerokość urządzenia nie może przekraczać w ruchu 0,9 m, a długość – 1,25 m, masa własna może wynosić do 20 kg. Zgodnie z definicją urządzenie transportu osobistego jest wyposażone w napęd elektryczny, a jego konstrukcja ogranicza prędkość jazdy do 25 km/h.

Skąd nasza propozycja ustanowienia granicy prędkości jazdy do 25 km/h? Są tacy, którzy uważają, że to zbyt duża prędkość, że to zbyt niebezpieczne, natomiast my, szanowni państwo, poważnie traktujemy ostatnio obserwowany trend wykorzystania hulajnóg elektrycznych do stałego przemieszczania się, czyli wykorzystywania ich jako alternatywnego środka transportu – co ważne, bezemisyjnego. Jest to bowiem środek transportu, który nie emituje spalin do atmosfery, jest czysty, a z racji tego, że wynajęcie takiej hulajnogi nie jest tanie, bo ktoś kto zainstalował aplikację i próbował poruszać się hulajnogą, ten wie, że za taki przejazd trzeba zapłacić więcej niż za bilet komunikacji miejskiej. Czasami trzeba zapłacić więcej niż za przejazd takiej samej odległości, który jest proponowany przez prywatne firmy przewozowe. Nie jest to więc tani środek komunikacji i dlatego im szybciej dany użytkownik dojedzie do celu na wynajętej hulajnodze, tym mniej zapłaci. Wprowadzając ograniczenie prędkości do 25 km/h, chcemy na ten argument zwrócić uwagę, że im szybciej ktoś dotrze do celu, tym mniej zapłaci, im mniej zapłaci, tym częściej będzie korzystał, a im częściej będzie korzystał z hulajnogi, tym rzadziej będzie korzystał z samochodu, motoru czy innego środka, który emituje spaliny. Zatem w tej propozycji jest też po części wyrażona troska o ekologię. Hulajnoga jest poważnie potraktowana jako środek lokomocji do stałego przemieszczania się.

Kolejna informacja. Definiujemy czy plasujemy urządzenia transportu osobistego napędzane w sposób elektryczny jako mające co do zasady takie same prawa i obowiązki jak użytkownicy rowerów, czyli w definicji roweru określenie to obejmuje również urządzenie transportu osobistego. Jak powiedziałem, co do zasady użytkownicy UTO i rowerzyści są objęci takimi samymi prawami, ale również takimi samymi obowiązkami – co do zasady, ponieważ uważamy, że użytkownicy urządzeń transportu osobistego, i taka jest nasza propozycja, powinni poruszać się po infrastrukturze rowerowej, czyli po drogach dla rowerów, po przejazdach dla rowerów, po pasach ruchu dla rowerów, po jezdni drogi, na której… Może jednak zatrzymajmy się na tych trzech pierwszych pozycjach: droga dla rowerów, przejazd dla rowerów, pas ruchu dla rowerów, czyli infrastruktura, która w tej chwili przeznaczona jest tylko i wyłącznie dla rowerzystów. W obecnym systemie prawnym, w obecnej architekturze przestrzennej drogowej mamy do czynienia z podziałem infrastruktury na trzy części: infrastruktura dla pieszych, czyli chodnik, infrastruktura dla rowerów, czyli drogi dla rowerów oraz jezdnie, po których poruszają się samochody, motory. I teraz naszym obowiązkiem jest uplasowanie hulajnóg elektrycznych. W naszej ocenie formą najbezpieczniejszą zarówno dla użytkowników hulajnóg, jak i dla innych uczestników ruchu drogowego będzie poruszanie się tymi hulajnogami właśnie po ścieżkach rowerowych, czyli w takim miejscu, w którym to bezpieczeństwo będzie najpełniejsze. W sytuacji, w której dana infrastruktura, dany odcinek, dany teren nie posiada ścieżki rowerowej, użytkownik UTO będzie mógł poruszać się po jezdni,

pod warunkiem, że dopuszczalna maksymalna prędkość na tej jezdni będzie wynosiła 30 km/h. Jezdnie, gdzie dopuszczalna prędkość jest większa, na których samochody czy rowery mogą poruszać się z prędkością 40 do 50 km/h, będą wyłączone z ruchu dla użytkowników UTO i w takiej sytuacji korzystający z hulajnogi będzie mógł się poruszać po chodniku, czyli będzie mógł korzystać z infrastruktury, która jest w tej chwili zarezerwowana dla pieszych. Oczywiście będzie wtedy musiał dostosować się do pieszych, czyli pieszy będzie miał pierwszeństwo, a użytkownik hulajnogi elektrycznej będzie musiał w sposób szczególny uważać na pieszego, czyli będzie musiał przestrzegać przepisu istniejącego w polskim systemie prawnym, który jest zacytowany na widocznym slajdzie. „Kierujący urządzeniem transportu osobistego, korzystając z chodnika lub drogi dla pieszych, jest obowiązany jechać powoli, zachować szczególną ostrożność i ustępować miejsca pieszym.”. W tej chwili ten przepis jest zarezerwowany dla użytkowników rowerów, czyli istnieje w polskim systemie prawnym, natomiast dotyczy tylko i wyłącznie rowerzystów. Do MI nie docierały żadne sygnały, że możliwość korzystania z chodnika przez rowerzystów jest przez pieszych źle odbierana, że są sytuacje ekstrakonfliktowe, że dochodzi do niebezpiecznych zdarzeń, dlatego chcemy ten przepis wykorzystać w odniesieniu do użytkowników UTO.

Na kolejnym slajdzie widać, jakie przewidujemy obostrzenia w stosunku do użytkowników UTO, czyli tzw. zachowania zabronione. Są to: postawienie na drodze, przystanku lub w innym miejscu przeznaczonym do ruchu rowerów bądź urządzenia transportu osobistego, jeżeli utrudnia to ruch lub zagraża jego bezpieczeństwu; ciągnięcie urządzeniem transportu osobistego innego pojazdu; używanie na drodze publicznej urządzenia wyposażonego w napęd elektryczny innego niż UTO; korzystanie z chodnika lub drogi dla pieszych poza przypadkami określonymi wyjątkami – o tym wyjątku wcześniej mówiłem; kierowanie urządzeniem transportu osobistego w wieku do 10 lat. Zapomniałem dodać, że proponujemy, aby zezwolić na korzystanie z hulajnóg elektrycznych osobom, które ukończyły 10 lat i między 10. a 18. rokiem życia pod obowiązkiem posiadania karty rowerowej, która cały czas w polskim systemie prawnym funkcjonuje i która też w tej chwili jest konieczna również w przypadku rowerzystów w tym przedziale wiekowym. I właśnie o tym na ostatnim slajdzie – uprawnienia do kierowania i wiek kierującego urządzeniem transportu osobistego jako rowerem, karta rowerowa w przypadku osób, które nie ukończyły 18. roku życia i minimalny wiek – 10 lat.

Szanowni państwo, takie są nasze propozycje, propozycje resortu infrastruktury, które – jak powiedziałem na samym początku – zostały przesłane w formie projektu ustawy do Kancelarii Prezesa Rady Ministrów. Czekamy na wpisanie tego projektu do prac rządu i liczymy na to, że jeszcze w tej kadencji nad tym projektem wspólnie z Wysoką Izbą będziemy pracować. Jednocześnie czekamy na uwagi i propozycje oraz ocenę przedstawionych przez nas założeń. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Arkadiusz Czartoryski (PiS):

Dziękuję. Czy pan dyrektor Cichomski może teraz zabrać głos?

Dyrektor Departamentu Porządku Publicznego Ministerstwa Spraw Wewnętrznych i Administracji Mariusz Cichomski:

Szanowny panie przewodniczący, szanowni państwo, panie ministrze, chcielibyśmy szczególnie podziękować za przygotowanie projektu i wyjście z inicjatywą. Jesteśmy odbiorcami przepisów, które tak naprawdę stanowią o fundamentalnej kwestii, czyli możliwości reagowania przez Policję na ewentualne zakłócenia bezpieczeństwa przez użytkowników UTO. W tej chwili możemy korzystać jedynie z półśrodków, z art. 3, 4 ustawy – Prawo o ruchu drogowym, natomiast kwestia zapewnienia właściwego standardu bezpieczeństwa użytkowników tego rodzaju urządzeń wymaga kompleksowej regulacji w tym zakresie. Ze swojej strony deklarowaliśmy i deklarujemy wszelkie wsparcie dla ministerstwa.

Proszę państwa, tak jak wynika z przekazanego Komisjom przez ministra spraw wewnętrznych i administracji materiału, nawet z punktu widzenia statystycznego mamy problem, jeśli chodzi o Policję, żeby zdiagnozować to zjawisko. O ile wszelkie informacje o zakłóceniach ruchu drogowego związane z wykorzystaniem rowerów, doskonale opi-

sanych, zdefiniowanych w przepisach ustawowych, jesteśmy gotowi bez problemu przekazać, przedstawić statystykę, rodzaj, specyfikę zagrożeń w zależności od rodzaju drogi, od tego, kto jest sprawcą przestępstw związanych z użytkowaniem rowerów, tak w przypadku UTO mamy do czynienia z zupełnie odrębną sytuacją. Tak jak wspomniałem, korzystamy tutaj wyłącznie z przepisów wspomagających. W związku z tym z punktu widzenia oceny całej sfery bezpieczeństwa w tym zakresie kluczem jest uregulowanie tego obszaru. Nie będę w tym momencie przedstawiał informacji na temat wypadków rowerzystów, bo Komisje mogły z przekazanym materiałem się zapoznać, natomiast jeśli będą jakieś pytania, to jestem do dyspozycji.

Przewodniczący poseł Arkadiusz Czartoryski (PiS):

Panie dyrektorze, może poproszę o słowo na temat tego, jakie są w tej chwili dane statystyczne, czy liczba wypadków rośnie, czy jest tendencja rosnąca, czy malejąca? Czy pojawiają się nowe typy wypadków? Prosilibyśmy o dwa słowa, jak statystyki wychwytują pojawienie się takiej masy elektrycznych pojazdów.

Dyrektor departamentu MSWiA Mariusz Cichomski:

Oczywiście. Panie przewodniczący, z perspektywy korzystania z rowerów – wypadki z udziałem rowerzystów stanowią mniej więcej 15% ogółu wypadków i to jest odsetek utrzymujący się co najmniej od 3 lat. Tak było w 2016 r., w 2017 r. tych wypadków było nieco mniej, natomiast to cały czas oscyluje procentowo mniej więcej na tym samym poziomie. Najbardziej niebezpiecznym miejscem dla użytkowników rowerów okazała się jezdnia, dochodziło tam do największej liczby wypadków, w których rowerzysta ponosił śmierć lub był ranny. Zdecydowanie rzadziej zdarzenia z udziałem rowerzystów miały miejsce na drogach czy w pasie ruchu przeznaczonym dla rowerzystów. Dla porównania w 2018 r. doszło do 2969 wypadków z udziałem rowerzystów, a do 968 na drogach rowerowych, w tym przejazdach rowerowych. W większości przypadków za spowodowanie zdarzeń na drogach rowerowych byli odpowiedzialni kierujący pojazdami innymi niż rowery –74% ogólnej liczby wypadków, więc to też nam mówi o tym, kto w większości realnie odpowiada za spowodowane wypadki, zdecydowanie rzadziej rowerzyści – 18,9% oraz w znikomym stopniu piesi – około 3%.

Głównymi przyczynami wypadków w miejscach przeznaczonych dla ruchu rowerowego zarówno w sytuacjach, gdy do wypadków dochodziło z winy kierującego, jak i z winy samego rowerzysty, było nieustąpienie pierwszeństwa przejazdu i nieprawidłowe przejeżdżanie przejazdu dla rowerów.

Z danych zgromadzonych przez Policję wynika, że więcej zdarzeń drogowych z udziałem rowerzystów ma miejsce na terenie zabudowanym, natomiast na terenie niezabudowanym, mimo że rzadziej dochodzi tam do wypadków, skutki są znacznie bardziej groźne dla rowerzystów, jest znacznie więcej wypadków śmiertelnych. To są podstawowe tendencje i celowo jeszcze raz mówię o rowerzystach, bo w tej chwili tak naprawdę nie mamy kompleksowych danych, jeśli chodzi o korzystanie z UTO. O uzupełnienie poproszę jeszcze pana dyrektora z KGP.

Przewodniczący poseł Arkadiusz Czartoryski (PiS):

Proszę bardzo, jeżeli jest potrzeba uzupełnienia.

Dyrektor Biura Ruchu Drogowego w Komendzie Głównej Policji Zdzisław Sudoł:

Szanowni państwo, jak pan dyrektor powiedział, z uwagi na brak definicji urządzenia transportu osobistego i trudność diagnozowania, wpisywania w statystyki, które prowadzimy, nie mamy dokładnej wiedzy, dokładnych danych w tym zakresie. Natomiast zwróciliśmy się do komend wojewódzkich, aby zdiagnozować ten problem i jeżeli chodzi o zdarzenia z udziałem hulajnóg, to mamy informację, że w pierwszym półroczu 2019 r. doszło do 40 zdarzeń, z czego 3 to wypadki drogowe, natomiast pozostałe 37 zdarzeń to były albo kolizje drogowe, czyli takie zdarzenia, w których osoby doznały lekkich obrażeń ciała albo nie doznały żadnych obrażeń, tylko doszło do kontaktu samochodu z pojazdem typu hulajnoga elektryczna.

Szanowni państwo, czy to jest dużo, czy mało? Jeżeli porównamy, że w pierwszych 5 miesiącach mieliśmy 10 852 wypadki drogowe, to te 3 wypadki stanowią niecałe 0,02%

wszystkich wypadków. Natomiast wszystkich zdarzeń w Polsce w pierwszych 5 miesiącach odnotowaliśmy 192 413, a więc te 40 zdarzeń stanowi 0,02% wszystkich zdarzeń. Jeżeli więc chodzi o bezpieczeństwo, biorąc pod uwagę te statystyki, to na chwilę obecną widać, że nie ma dużego zagrożenia, choć jak wszyscy dobrze wiemy, zagrożenie istnieje, bo widzimy, że liczba osób poruszających się na hulajnogach elektrycznych, zwłaszcza po chodnikach, jest duża. Trzeba o tym bezpieczeństwie rozmawiać i zastanowić się nad proponowanymi rozwiązaniami. Dziękuję bardzo.

Dyrektor departamentu MSWiA Mariusz Cichomski:

Chciałbym jeszcze podkreślić, że statystyka obejmuje tylko i wyłącznie te zagrożenia, które w tej chwili jesteśmy w stanie zdefiniować, natomiast cała sfera sposobów korzystania z tego typu urządzeń jest w tej chwili poza sferą normatywną. W związku z tym trudno tu mówić o kompleksowym przedstawieniu stanu bezpieczeństwa w oparciu o możliwe do zdefiniowania w tym momencie i nazwania przestępstwa lub wykroczenia.

Przewodniczący poseł Arkadiusz Czartoryski (PiS):

Czyli po prostu statystyki nie wychwytują wielu przypadków ze względu na brak zdefiniowania tych pojazdów?

Dyrektor departamentu MSWiA Mariusz Cichomski:

Tak jest. Mówimy tu tylko i wyłącznie o tym, co jesteśmy w stanie zakwalifikować z punktu widzenia obecnych przepisów.

Dyrektor biura w KGP Zdzisław Sudoł:

Tak, zakwalifikować w ramach obowiązujących przepisów prawa czy to Kodeksu karnego, czy to Prawa o wykroczeniach zdarzenia, które zostały przez obywateli zgłoszone Policji.

Przewodniczący poseł Arkadiusz Czartoryski (PiS):

Dziękuję bardzo. Czy można jeszcze prosić pana dyrektora, ewentualnie współpracowników pana dyrektora o słowo na temat tego, czy są prowadzone przez fachowców badania w MSWiA bądź w KGP dotyczące stosowania świateł przez kierujących rowerami bądź hulajnogami, koszulek odblaskowych i kasków? Czy to ma znaczenie, czy nie ma znaczenia dla bezpieczeństwa? Sytuacja jest bowiem dosyć kuriozalna, bo dzisiaj 11-letnie dziecko poruszające się po ulicy, nie po chodniku, nie musi posiadać ani kasku, ani koszulki, ani jego rower nie musi być oświetlony. Czy to wynika z badań, które wskazują, że ta widoczność, światło i kask nie mają znaczenia dla bezpieczeństwa? Czy jednak ma to znaczenie? Podobna jest sytuacja, jeżeli chodzi o hulajnogi i inne pojazdy. Jeżeli już te kaski, światła i koszulki odblaskowe są, to jest to wynik dobrej woli rodziców, ich chęci dbania o bezpieczeństwo, bo przepisy tego nie wymagają. Dlatego widzimy, że przytłaczająca większość młodzieży, dorosłych nie używa tego typu elementów jak światła tylne, przednie, białe, czerwone, kaski i koszulki – jakiekolwiek nawet, już nie mówię tu o żółtych czy czerwonych, ale jakiekolwiek tego typu koszulki. Sam jestem użytkownikiem i nieraz widzę, przyglądam się, jak jedzie kilkunastu młodych ludzi i nikt nie ma ani kasku, ani koszulki, ani światełka. Czy to ma jakieś znaczenie? Czy na temat bezpieczeństwa ruchu w KGP są prowadzone jakieś badania?

Z pytaniem zgłosił się pan przewodniczący Marek Wójcik i pan przewodniczący Jerzy Polaczek.

Poseł Marek Wójcik (PO-KO):

Dziękuję, panie przewodniczący. Chciałbym się wypowiedzieć trochę jako użytkownik hulajnogi elektrycznej, bo takim pojazdem się poruszam. Pan minister, przedstawiając definicję urządzenia transportu osobistego, z pewnym niepokojem czy wahaniem powiedział o prędkości 25 km/h. Moim zdaniem to jest dobra propozycja, dlatego że chyba większość dostępnych na rynku hulajnóg elektrycznych i innych pojazdów ma właśnie takie ograniczenie, do 25 km/h. Oczywiście zdarzają się też takie, które mogą rozwijać prędkość do 40 km/h, stąd też moje pytanie, co wtedy z takimi pojazdami, których prędkość jest większa? Takie pojazdy wyglądają jak hulajnoga, natomiast poruszają się z prędkością 40 albo 50 km/h. W jaki sposób tego typu pojazdy będziemy traktować?

Myślę, że jesteśmy właściwie w przededniu rozwoju rynku urządzeń transportu osobistego i w związku z tym ten rozwój – tak też odbieram wypowiedź pana ministra – powinien nas interesować, dlatego że przez to, że ktoś się przesiada na hulajnogę, nie musi uruchamiać samochodu, który spala paliwo, waży często półtorej albo 2 tony. W związku z tym myślę, że rozwój UTO jest po prostu w interesie nas wszystkich.

Wrócę jeszcze do kwestii prędkości 25 km/h, bo jeżeli my myślimy o urządzeniu poruszającym się z taką właśnie prędkością po chodniku gdzieś między budynkami, to rzeczywiście może się wydawać, że to zbyt dużo, natomiast państwa założenie i doświadczenia użytkowników są takie, że te pojazdy poruszają się głównie po drogach rowerowych, gdzie 25 km/h w przypadku dobrze wykonanej drogi rowerowej nie stanowi zagrożenia dla pozostałych uczestników ruchu ani dla osoby, która takim urządzeniem transportu osobistego się porusza.

Chciałbym zapytać również o to, jak będą wyglądały konsultacje, dlatego że pan minister powiedział, że te konsultacje będą bardzo szerokie. Czy to będą konsultacje takie, do jakich jesteśmy przyzwyczajeni, wynikające z obowiązku rządu? Czy też państwo przewidujecie jakieś szersze, otwarte spotkania, po to żeby osoby już od dłuższego czasu poruszające się w ten sposób mogły się wypowiedzieć w tej kwestii?

Cieszę się również z informacji przekazanych przez Policję, dlatego że te 40 zdarzeń stanowiące 0,02% wszystkich zdarzeń drogowych to jest liczba, która pokazuje, że wokół hulajnóg elektrycznych i innych tego typu pojazdów narosło wiele mitów. Powszechnie są one odbierane jako niebezpieczne, niosące różnego rodzaju zagrożenia, natomiast te liczby pokazują, że tak nie jest. Myślę, że to wynika też trochę z tego, że to jest nowość, musimy się z tym oswoić, a z drugiej strony pozostałe osoby, które często z obawą patrzą na elektryczną hulajnogę czy inny tego typu pojazd, muszą się przyzwyczaić do tego, że użytkownicy dróg będą się poruszali również na takich pojazdach. W każdym razie ja odbieram tę informację o liczbie zdarzeń jako uspokajającą, pokazującą, że tych zdarzeń nie jest tak dużo, jak powszechnie w tym momencie się sądzi. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Arkadiusz Czartoryski (PiS):

Dziękuję. Teraz pan przewodniczący Jerzy Polaczek.

Poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Jako przewodniczący Komisji Infrastruktury mam troszeczkę taką partykularną prośbę, bo na pewno temat jest nośny i bardzo dynamiczny. Rozpatrywaliśmy stosunkowo niedawno raport o stanie bezpieczeństwa na drogach w 2017 r., za chwilę będziemy analizowali ubiegłoroczny i ta dyskusja wprowadzająca do tematyki, która jest przedmiotem dzisiejszego posiedzenia, jest również związana z tym, że jako posłowie mamy dodatkowe informacje na temat rozwiązań prawnych dotyczących poruszania się rowerami oraz pojazdami elektrycznymi – rowerami, deskorolkami czy hulajnogami – w niektórych krajach europejskich, takich jak Holandia czy Dania. Po drugie, nigdy za wiele w tym wprowadzaniu fachowego komentarza ze strony ekspertów. W związku z tym ośmielam się prosić o syntetyczną, króciutką, dwu- czy trzyminutową wypowiedź czy komentarz ze strony pana Konrada Romika, który jest sekretarzem Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego. Ponadto w związku z tym, że porównując materiały przedstawione przez ministerstwo i opinię prawną dotyczącą rozwiązań zagranicznych, widzimy pewnego rodzaju różnice, prosiłbym, żeby ewentualnie przedstawiciele ministerstwa odnieśli się jeszcze do tych rozwiązań zagranicznych, które potencjalnie były podstawą propozycji, które przedstawił pan minister Weber. Oczywiście prośba o krótkie komentarze, jeśli uznacie państwo je za potrzebne, a myślę, że z uwagą ich wysłuchamy. A teraz udzielę głosu jeszcze następnym chętnym. Pani prof. Hrynkiewicz, proszę.

Poseł Józefa Hrynkiewicz (PiS):

Panowie przewodniczący, panie ministrze, szanowni państwo, nie pociesza mnie to, że to jest 0,02% wszystkich zdarzeń, bo każdy wypadek dotyczy konkretnej osoby, która ucierpiała wskutek takiego wypadku, nieraz poważnie. W Polsce ochrona pieszych na chodnikach i ochrona pieszych tam, gdzie powinni oni być chronieni, jest bardzo słaba, a Warszawa jest miastem, gdzie ludzie starsi po prostu boją się wyjść na ulice. Dlatego proponuję, żebyśmy te wszystkie nowe zdarzenia i nowe sposoby poruszania

się, szczególnie tam, gdzie jest wyznaczone miejsce dla pieszych, często słabo sprawnych i słabo orientujących się, uwolnili do czasu przyjęcia bardzo jasnych i przedyskutowanych rozwiązań prawnych, wyłączyli po prostu. Ja mam bardzo wiele skarg w Warszawie na tego rodzaju zachowania. A to, że pan komendant Policji mówi, że te wypadki stanowią 0,02% wszystkich zdarzeń i jest tylko 10 500 wypadków, to wcale mnie to nie pociesza, bo wypadki są, a jak ruch będzie bardziej nasilony, to będzie ich jeszcze więcej. Natomiast człowiek, który ulega wypadkowi, co mam akurat dokładnie zbadane, jest pozostawiony samemu sobie, najczęściej bez żadnej pomocy, z ogromnymi kosztami i bardzo często z niepełnosprawnością na całe życie. Dlatego też prosiłabym nie pocieszać się i nie lekceważyć tego. Są rozwiązania zagraniczne, trzeba popracować nad własnymi, porównać je, sprawdzić, jak to jest, i dopiero potem wprowadzać zmiany. A to, że ktoś chce, nie oznacza, że musimy takie rozwiązania wprowadzać, bo pierwszą sprawą jest bezpieczeństwo, w tym bezpieczeństwo osób słabszych, które najczęściej poruszają się pieszo, a nie za pomocą różnego rodzaju urządzeń mechanicznych. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Arkadiusz Czartoryski (PiS):

Dziękuję. Były cztery głosy, więc może prosiłbym teraz o odpowiedzi, ewentualne uwagi i komentarz do tych wystąpień, a potem poproszę o kolejne. Bardzo proszę, panie ministrze.

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Dziękuję bardzo. Szanowni państwo, zacznę od pytania o konsultacje. Jak tylko ta ustawa, ten projekt zostanie wpisany do wykazu prac rządu, my jako MI wyślemy go do wszystkich organizacji, które zajmują się tematyką poruszania się nie tylko użytkowników transportu osobistego, ale też rowerzystów, pieszych. Będziemy też chcieli poznać opinie zarządców dróg, bo oni utrzymują i odpowiadają za infrastrukturę, z której korzystają w tej chwili użytkownicy hulajnóg elektrycznych. Naprawdę chcemy wsłuchać się w opinie i głosy wielu środowisk i liczymy na merytoryczne uwagi na temat tego, co w tym projekcie można poprawić, żeby go ulepszyć.

Kwestia ograniczenia prędkości. Prawdą jest, że w tej chwili są urządzenia transportu osobistego, którymi można jeździć szybciej niż 25 km/h, nawet hulajnogami można rozwinąć większą prędkość. Wiem o tym z doświadczenia – 27 km/h to jest maksymalna prędkość, z jaką jechałem w Warszawie hulajnogą elektryczną. Zaznaczę oczywiście, że po ścieżce rowerowej, nie wyrządzając nikomu krzywdy. Natomiast nie ma problemu z konstrukcyjnym ograniczeniem takiej prędkości, czyli jeżeli w ustawie zapiszemy, że konstrukcyjne ograniczenie będzie wynosiło 25 km/h, to producenci takich urządzeń mogą to bardzo szybko i praktycznie bezkosztowo przeinstalować. Wiemy, bo mamy takie sygnały z rynku, że dla nich to żaden problem, zatem nie będzie problemu z firmami, które już funkcjonują na rynku i oferują w sprzedaży lub wypożyczają takie urządzenia transportu osobistego. Natomiast mówiąc wprost i bardzo szczerze, nie wyobrażamy sobie – i nieważne, czy to na ścieżkach rowerowych, na chodnikach tym bardziej czy na drogach – urządzeń transportu osobistego, które poruszają się np. z prędkością 40 km/h, o czym wspomniał pan poseł. To byłoby zbyt niebezpieczne zarówno dla tych osób, jak i dla innych uczestników ruchu drogowego i nie planujemy wpisywania takich urządzeń jako takich, którymi będzie można się poruszać w Polsce po jakiejkolwiek infrastrukturze rowerowej, niezależnie od tego, czy to będą ścieżki dla rowerów, chodniki czy jezdnie. Nie wiem, czy państwo zwrócili uwagę na jeden z filmików, który krąży w sieci, jak dwóch młodych chłopaków zdecydowało się na przejazd deskorolką elektryczną po drodze ekspresowej – naprawdę mrozi to krew w żyłach – bez żadnego zabezpieczenia, ot tak po prostu chcieli dla zabawy przejechać się po drodze ekspresowej. Nie wyobrażam sobie, żeby takie sytuacje miały miejsce. To oczywiście przypadek ekstremalny, ale generalnie w naszej ocenie dopuszczenie korzystania z jezdni przy tak dużym obciążeniu dróg, nawet tych gminnych, powiatowych czy miejskich, tak jak w Warszawie, stwarzałoby duże niebezpieczeństwo dla użytkowników hulajnóg. W związku z tym wykluczamy te jezdnie, na których dopuszczalna prędkość poruszania się samochodów jest większa niż 30 km/h. Nie obejmujemy też tą regulacją urządzeń transportu osobistego mogących rozwijać prędkość wyższą niż 25 km/h – dla dobra, dla bezpieczeństwa użytkowników UTO.

Kolejne pytania dotyczyły rozwiązań prawnych w innych krajach. Faktycznie przygotowując się do tej regulacji, zrobiliśmy rozeznanie, jak to wygląda w państwach UE i elementem zbieżnym niemalże wszędzie jest właśnie to, że hulajnogi elektryczne są skierowane na infrastrukturę rowerową – tak jest w każdym kraju. Różnica dotyczy prędkości maksymalnej – w Danii i Norwegii jest to np. 20 km/h, w Singapurze między 15 a 25 km/h, w Finlandii prędkość jest uzależniona od mocy silnika, w Niemczech między 12 a 20 km/h. W zasadzie więc jedyna różnica dotyczy górnej granicy prędkości poruszania się urządzenia transportu osobistego.

Kwestia bezpieczeństwa, którą podkreślał pan dyrektor departamentu MSWiA, kwestia wypadków, udziału rowerzystów w wypadkach drogowych. W ostatnich 10 latach statystyka dla rowerzystów nie jest niestety korzystna. Pan dyrektor wspomniał o ogólnym 15-procentowym udziale rowerzystów we wszystkich wypadkach drogowych w roku 2018, natomiast w roku 2009 było to tylko 10%, tak że mamy tu 50-procentowy wzrost udziału rowerzystów w wypadkach drogowych, co daje do myślenia. Pytanie, czy zmiana prawa i zwiększenie uprawnień, praw rowerzystów w 2011 r. miało na to wpływ? W naszej ocenie mogło to mieć wpływ. Dlatego jeżeli chodzi o urządzenia transportu osobistego, jesteśmy bardzo ostrożni i przygotowaliśmy taką propozycję, która w naszej ocenie z jednej strony wychodzi naprzeciw tym, którzy chcą korzystać z nowych form komunikacji, ale z drugiej strony zabezpiecza innych użytkowników ruchu, tak aby nie tworzyć sytuacji konfliktowych, aby przede wszystkim stworzyć prawo, które pozwoli na zapewnienie bezpieczeństwa wszystkich uczestników ruchu drogowego w naszym kraju. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Dziękuję bardzo. Za chwilkę oddam głos przedstawicielowi Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, ale mam jeszcze następujące zgłoszenia: pan minister Grabarczyk, następnie pan Maciej Wroński, pan poseł Lassota, pan poseł Grzegorz Puda i pan poseł Sarnecki. Proszę jeszcze ewentualnie zainteresowanych o zgłaszanie się, a teraz oddaję na chwilę głos panu Konradowi Romikowi, przedstawicielowi KRBRD, z prośbą o komentarz.

Sekretarz Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego Konrad Romik:

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, szanowny panie ministrze, szanowni państwo, po pierwsze, jeżeli chodzi o kwestię tego, co dzieje się w tej chwili w Europie, to jest to materiał dotyczący bezpieczeństwa ruchu drogowego. Na podstawie informacji, które posiadam po spotkaniach z naszymi odpowiednikami w Europie, mogę tylko powiedzieć, że założenia dotyczące chociażby prędkości są w takich widełkach, o których my tu rozmawiamy, czyli maksymalnie do 25 km/h. W tej chwili z naszych informacji jasno wynika, że państwa członkowskie podejmują wysiłek regulacji tego obszaru, i bardzo dobrze, natomiast ze strony Komisji Europejskiej nie ma żadnego pomysłu na to, jak to kompleksowo uregulować i na pewno żadna dyrektywa nam w tej chwili pod tym względem nie grozi. Tak naprawdę jesteśmy w tej chwili w wąskiej grupie państw, które podejmują wysiłek regulacji tego zagadnienia, i bardzo dobrze.

Z punktu widzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego jest oczywiście tak, jak pani powiedziała. My zawsze mówimy w Europie i w KRBRD, że *one death is one too many*, czyli jedna śmierć to śmierć za dużo i każdy wypadek jest porażką. Natomiast chcę powiedzieć, że przygotowaliśmy metodologię badawczą pod kątem bezpieczeństwa urządzeń transportu osobistego. Jeżeli omawiane regulacje zostaną wprowadzone, Rada planuje rozpoczęcie ogólnopolskiego monitoringu zachowań uczestników ruchu drogowego pod tym kątem, w taki sposób, abyśmy my, ale też państwo mieli pełną informację na temat zachowania, tego, w jaki sposób użytkownicy tego rodzaju środka transportu zachowują się pod kątem używania biernych urządzeń zabezpieczających, widoczności uczestnika ruchu drogowego przez innego kierującego pojazdem czy chociażby kwestii łamania przepisów, które – mamy nadzieję – będą już funkcjonowały. I pod tym względem wykonujemy oczywiście założenia, kwestie związane z naszymi obowiązkami – monitorowanie zachowań uczestników ruchu drogowego, chociażby tego, o czym mówił pan dyrektor, tj. poruszania się tego typu urządzeniem w dwie lub trzy osoby.

Nas interesuje też to, jak w ogóle funkcjonuje i jak będą funkcjonowały urządzenia transportu osobistego nie tylko w obszarach aglomeracyjnych, ale też w obszarach subaglomeracyjnych. Mam na myśli chociażby dojazdy do pracy, bo coraz częściej obserwujemy chęć wykorzystywania tych urządzeń w tym celu. Tak naprawdę chcemy szczegółowo zbadać obszary głęboko zurbanizowane, ale też obszary subzurbanizowane, żebyśmy mieli pełną informację, w jaki sposób te urządzenia są systematycznie wykorzystywane, ale też dorywczo. I takie badania monitoringowe będziemy na pewno chcieli przeprowadzić. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Dziękuję bardzo. Przechodzimy do następnej rundy pytań i opinii. Proszę, pan poseł Grabarczyk.

Poseł Cezary Grabarczyk (PO-KO):

Dziękuję bardzo. Panowie przewodniczący, panie ministrze, Wysokie Komisje, szanowni państwo, w zaproponowanej definicji urządzeń transportu osobistego znajduje się element dotyczący napędu elektrycznego. Wydaje się to sensowne, tylko że duża część urządzeń, o których mówi ta definicja, m.in. deskorolki z napędem elektrycznym, hulajnogi z napędem elektrycznym mają także swoje odpowiedniki z napędem naturalnym. Pojawia się więc pytanie: Co z tymi użytkownikami? Ja obserwuję coraz częściej dorosłe osoby korzystające z deskorolek tradycyjnych na chodnikach, ale – o zgrozo – także na jezdniach. Tak się coraz częściej zdarza. Jeżeli wprowadzimy tego rodzaju definicję i jednocześnie nie rozstrzygniemy, co z tymi urządzeniami z naturalnym napędem, będzie dochodziło do sytuacji, które spowodują dyskomfort dla tych użytkowników. Bardzo jestem ciekaw, jak Policja oceniła tę sytuację, dlatego korzystając z obecności przedstawiciela, prosiłbym o tego rodzaju opinię. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Dziękuję. Teraz pan Maciej Wroński, proszę bardzo.

Prezes Zarządu Związku Pracodawców „Transport i Logistyka Polska" Maciej Wroński:

Panowie przewodniczący, panie ministrze, panowie dyrektorzy, panie i panowie posłowie, szanowni państwo, myślę, że ten temat jest bardzo, ale to bardzo trudny. Między innymi wypowiedź pana posła Grabarczyka trafiła jakby w sedno sprawy, że jeżeli coś regulujemy, to nie po łebkach, ale po prostu bardziej kompleksowo. Dla mnie osoba, która wolno porusza się na deskorolce elektrycznej, nie stanowi większego zagrożenia niż osoba szybko poruszająca się na deskorolce mechanicznej. Czyli jeżeli już, to widzę tutaj pierwszy problem.

Drugi problem jest związany ze statystykami dotyczącymi wypadków drogowych. Podejrzewam, że tak naprawdę dostaliśmy te statystyki, które zostały ujawnione w wyniku zgłoszenia na Policję, natomiast chciałbym zapytać, panie dyrektorze – zwracam się do pana dyrektora z MSWiA – czy próbował pan kiedyś jako osoba całkowicie prywatna zgłosić jakieś zdarzenie czy bycie poszkodowanym na komisariacie Policji? Gwarantuję, że w niektórych, szczególnie np. w Śródmieściu w Warszawie albo w wielkich miastach, to oznacza od 3 do 4 godzin oczekiwania, przy czym policjant robi wszystko, żeby tego zgłoszenia nie przyjąć. W związku z tym wiele osób starszych, a mam z nimi kontakt, po prostu rezygnuje z jakiegokolwiek zgłaszania i w ogóle dochodzenia kwestii związanych z wypadkami, z kolizjami. I to jest kolejny problem, że aby się dowiedzieć, jaka jest rzeczywista skala problemu, to tych statystyk szukałbym raczej na SOR-ach, w służbie zdrowia, a nie w Policji.

Druga kwestia: hulajnogi a przestrzeń publiczna. Tak naprawdę Prawo o ruchu drogowym dotyka tylko pewnego fragmentu rzeczywistości, po którym te urządzenia się poruszają. Mamy tutaj także oczywiście strefy zamieszkania, drogi wewnętrzne, strefy ruchu, ale za każdym razem jest to związane w jakiś sposób z tymi miejscami, gdzie jest dopuszczony ruch samochodowy. Tymczasem nawet w tak pięknym mieście, jakim jest Warszawa, większość osiedli ma zwyczajne alejki do ruchu pieszych i żadne regulacje, żadne zasady ruchu drogowego nie dotkną problemów, jakie tam się pojawiają. Nie powinno się osobistych doświadczeń pokazywać, ale np. moja mama, staruszka, dwa

razy na takich alejkach osiedlowych została przewrócona, potłuczona, 3 miesiące kiedyś trwała rekonwalescencja, żeby mogła wstać z wózka. Po prostu sprawcą był rowerzysta – nie mówię o żadnych urządzeniach elektrycznych. W związku z tym widzimy, że problem jest głębszy.

Teraz kolejny problem. Oczywiście rację ma pan minister, mówiąc, że jest to zjawisko, nad którym nie zapanujemy, na pewno te urządzenia będą w coraz większym stopniu używane, będzie ich coraz więcej w przestrzeni publicznej. W związku z tym nie próbujmy traktować sprawy na takiej zasadzie, że we Francji wprowadzili, w Danii wprowadzili, w Holandii wprowadzili jakieś zasady, to my pójdziemy ich śladem, bo niekoniecznie te przykłady francuskie muszą być dobre. Powiem szczerze, że ja osobiście jestem sceptyczny co do legislacji francuskiej. Ona jest nacechowana pewną ideologią, jest często powierzchowna, nie dotyka sedna problemu. I dlatego jeżeli chcemy zajmować się infrastrukturą drogową i ruchem tych pojazdów, to popatrzmy w ten sposób: budujemy tę infrastrukturę z budżetu, budujemy z naszych podatków, z danin publicznych. Są różnego rodzaju daniny, jest opłata paliwowa, podatki od środków transportu etc., etc. Natomiast widzimy, że są pewne grupy, które wykorzystują tę infrastrukturę drogową do robienia biznesu, a w żaden sposób nas nie interesuje stosunek tych grup do tej infrastruktury. Przykładem niech będzie np. parkowanie tych wszystkich dziwnych urządzeń. Przepraszam bardzo, jeżeli one mają w jakiś sposób zaśmiecać naszą przestrzeń czy z drugiej strony mamy budować dla nich jakieś specjalne miejsca, to zastanówmy się, czy firmy, które z tego żyją, które nam za darmo taką fajną usługę dostarczają, w jakiś sposób nie powinny partycypować w kosztach użytkowania tej infrastruktury drogowej. Patrząc od strony użytkownika, zastanówmy się, co jest problemem dla wielu osób, które są biedne, które nie potrafią zadbać o swoje interesy, pójść do sądu itd. Jest to kwestia np. odszkodowania, bo osoba poszkodowana w takim wypadku ponosi szkodę, jest to staruszka, jest to małe dziecko i co dalej? Ma identyfikować sprawcę, szukać kogoś, kto porzucił hulajnogę, rower, deskorolkę i uciekł? I o ile pewnie nie rozwiążemy tego problemu w odniesieniu do wszystkich użytkowników prywatnych, to jeżeli już ktoś jest posiadaczem takich pięciuset urządzeń w przestrzeni miejskiej, jeżeli na tym zarabia, to przepraszam bardzo, ale należałoby w tym momencie rozważyć kwestię regulacyjną, czyli taki podmiot powinien ubezpieczyć zarówno siebie, jak i wszystkich każdorazowych użytkowników, którzy korzystają z tych urządzeń.

I teraz kwestia technologii. Super, że mamy GPS, lokalizację itd., mamy jakąś rejestrację, mamy płacenie kartą. Czy w takim razie nie powinniśmy doprowadzić do tego, że jeżeli jest taki biznes, to ci użytkownicy są rejestrowani po to, że jeżeli miało miejsce zdarzenie w punkcie X o danej godzinie, sprawca generalnie rzecz biorąc uciekł, to możemy go w tym momencie ustalić? Poddaję to pod rozwagę Wysokiej Izby, pod rozwagę ministerstwa.

Kwestia konstrukcji roweru i konstrukcji innych pojazdów. Szanowni państwo, jest zasadnicza różnica. Pewnie wielu z was wydaje się, że rower jest skonstruowany w ten sposób, że utrzymuje go efekt żyroskopowy. Otóż nic bardziej mylnego. Inni mogą twierdzić, że rower jedzie, ponieważ kierujący balansuje ciałem. Znowu nic bardziej mylnego. Za stabilność roweru odpowiada przede wszystkim jego konstrukcja – nie chcę wchodzić w szczegóły techniczne, ale to, że oś kierownicy jest umieszczona przed miejscem styku koła z ziemią i jest wykorzystywany w razie wahnięcia, utraty równowagi efekt siły odśrodkowej. To są dosyć skomplikowane procesy fizyczne. I o ile taka różnica miejsca styku i przedłużenia osi jezdni w przypadku roweru wynosi od kilku do kilkunastu centymetrów, to w przypadku pojazdów, które mają np. bardzo małe kółka, jest to rzędu mniej więcej 1 cm, czasami 3 cm. W związku z tym stabilność takiego pojazdu jest dużo, dużo, dużo mniejsza. I teraz należałoby być może pewne jednak mimo wszystko warunki techniczne dla tych urządzeń pozostawić. Te warunki techniczne, jeżeli już państwo decydujecie się na podróżowanie z prędkością 25 km/h, powinny także dotyczyć np. kwestii hamulców, tego, jaka ma być skuteczność hamowania, kwestii oświetlenia, o jakim natężeniu ma być to oświetlenie, kwestii sygnału dźwiękowego, jakie to ma być natężenie, żeby ten sygnał był słyszalny dla uczestników ruchu drogowego. I to są kwestie, których zabrakło mi w przedstawionej koncepcji rządowej. Ale jeżeli zgadzamy się

co do tego, że to będzie zjawisko na skalę masową, to spróbujmy podejść do tego profesjonalnie, nie na takiej zasadzie, że wprowadzamy zasady ruchu drogowego, zrzucamy to na barki Policji – Policja oczywiście nie da rady tego kontrolować, bo jest dużo innych ważniejszych zadań, w związku z tym będziemy mieli czyste sumienie, że zrobiliśmy projekt ustawy, a tym, że są wypadki, że jest anarchia, chaos na drogach niech się martwi użytkownik.

Ja bym też bardzo poważnie, szanowni państwo, zastanowił się nad prędkością. Prędkość 20 km/h wzięła się z tego, że taka to właśnie prędkość jest przewidziana przy rowerach z napędem elektrycznym i to jest mniej więcej zharmonizowane. Natomiast np. jednokołowiec, czyli coś takiego jak jedno kółko toczące się, a my stoimy na osi tego koła – hulajnoga jest już bardziej prawidłowym pojazdem – ale ten jednokołowiec czy jakaś deska przy takiej prędkości ma zupełnie inne zasady kinetyki, ruchu itd. I w związku z tym znowu zabrakło mi poważnego potraktowania tematu, przerzucenia go na Przemysłowy Instytut Motoryzacji, na jakąś politechnikę, żeby po prostu określić, jakie prędkości w przypadku tych pojazdów są bezpieczne. Ja sobie np. nie wyobrażam młodego człowieka jadącego hulajnogą po jezdni, obok którego przejeżdża 40-tonowy zestaw. Co się wtedy, szanowni państwo, dzieje? O ile rowerzysta, co wynika z konstrukcji roweru, ma znacznie lepszą stabilność, o tyle to bliżej niedookreślone urządzenie – bo jeżeli mówimy o urządzeniu transportu osobistego, to wszystko jest wrzucone do tego worka – zachować się może różnie.

Podejdźmy także poważnie do kwestii hełmów ochronnych. Ja najchętniej byłbym za tym, żeby także dorośli używali hełmów ochronnych, bo później my płacimy za leczenie. Natomiast jeżeli nie ma takiej woli, bo Sejm parę razy podchodził do tego i za każdym razem pomysł ten wywoływał wielkie emocje i był odrzucany, to jednak mimo wszystko narzućmy taki obowiązek dla osób do 18. roku życia. Po 18. roku życia osoba jest dojrzała, sama o sobie decyduje, natomiast chrońmy najmłodszych.

I jeszcze jedna rzecz na zakończenie. Przepraszam, ja bym mógł więcej na ten temat mówić, może kiedyś pokuszę się o jakiś dezyderat do Komisji, ale chcę zwrócić uwagę na jedną rzecz. Jeżeli chcemy, żeby te pojazdy się poruszały tak jak rowery, to ja chcę zwrócić uwagę na problem, jaki mamy w tej chwili z rowerami. Nie wiem, czy państwo wiecie, że wszyscy uczestnicy ruchu, z wyjątkiem rowerzystów, mają obowiązek zachowania szczególnej ostrożności. Jeżeli wjeżdżamy na skrzyżowanie, kierujący pojazdem ma obowiązek zachowania szczególnej ostrożności. Jeżeli pieszy wchodzi na przejście dla pieszych, ma obowiązek zachowania szczególnej ostrożności. Natomiast tutaj, panie przewodniczący, jest luka w przepisach prawa i generalnie rzecz biorąc rowerzysta, a teraz też utocista, nie będzie miał żadnego obowiązku zachowania szczególnej ostrożności. Ja bym poszedł jeszcze dalej i narzucił obowiązek, żeby zarówno rowerzysta, jak i utocista mieli obowiązek upewnienia się o odległości innego nadjeżdżającego pojazdu, o jego prędkości. Jest to kalka z przepisów francuskich, tych, na które się powołujemy, dotyczących ruchu pieszych.

Idźmy dalej. Jeżeli art. 33 ust. 3a daje możliwość poruszania się obok innego rowerzysty, to rozumiem, że tacy deskorolkarze też będą mogli ustawić się równolegle na jezdni – tam jest oczywiście warunek, że o ile to nie zagraża bezpieczeństwu, o ile nie utrudnia ruchu itd., ale to jest kwestia ocenna. Powiem szczerze, że dziwi mnie danie takiej możliwości zarówno rowerzystom, jak i tzw. utocistom. I zgadzam się z panią profesor w 100%, że pozostaje problem ruchu pieszych. W tej chwili art. 33 w ust. 5 w pkt 2 i 3 daje rowerzystom dosyć szeroką możliwość korzystania z chodnika. Moim zdaniem generalnie co do zasady zbyt szeroką, bo uregulowaliśmy to tak, że teoretycznie rowerzysta powinien ustępować pierwszeństwa pieszym, ale to jest tylko teoria, bo ja jeszcze nigdy nie spotkałem się np. z ukaraniem rowerzysty – może Policja ma jakieś statystyki? – za to, że nie ustąpił pierwszeństwa pieszemu. Nie sądźmy, że jak uregulujemy te urządzenia, to cokolwiek się zmieni. W praktyce wymóg korzystania ze ścieżki rowerowej lub z drogi o prędkości do 30 km/h oznacza, że 90% tego ruchu i tak będzie się odbywało po chodnikach. Czy tego chcemy? Ja osobiście uważam, że pewnie nie zahamujemy używania hulajnóg na tych chodnikach, bo to jest zbyt popularne, ale wobec tego czy nie należałoby ograniczyć ich prędkości do 8 km/h? Wtedy w przypadku konfliktu, kiedy

dziecko wyskoczy, jakaś staruszka, możliwe byłoby jakieś hamowanie, manewrowanie itd. Nie możemy tworzyć prawa, które będzie zagrażało życiu i zdrowiu innych osób.

Panie przewodniczący, mam jeszcze bardzo dużo swoich notatek, ale pozwolę sobie podzielić się tylko tymi uwagami.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Bardzo dziękuję, właśnie na takich głosach nam zależy – eksperckich, merytorycznych. Myślę, że każdy z nas, na czele z panem ministrem, posłami, chce przyjrzeć się temu problemowi i ocenić go kompleksowo, mając na uwadze również wszelkiego rodzaju ryzyka i uwarunkowania związane nie tylko z obecnością tych pojazdów w aglomeracjach, ale i poza nimi, to jest oczywiste dla każdego z nas. Ze swojej strony prosiłbym pana Macieja Wrońskiego o syntezę pana wypowiedzi na piśmie i przesłanie jej do pana ministra jako pewien komentarz, również do wiadomości mojej jako przewodniczącego Komisji. Myślę, że w najbliższych tygodniach również inne tego rodzaju głosy, które by wpłynęły po dzisiejszej debacie, rozpatrzylibyśmy i ewentualnie zastanowili się, jaką nadać im formę i treść. Proponuję teraz jeszcze jeden głos, a później ewentualnie poproszę o komentarz ze strony przedstawicieli ministerstwa. Mam na liście jeszcze pana posła Lassotę, proszę bardzo.

Poseł Józef Lassota (PO-KO):

Dziękuję bardzo. Właściwie to chciałem zapytać o to, co poruszył pan minister Grabarczyk, bo rzeczywiście w definicji urządzeń transportu osobistego są wymienione tylko te urządzenia, które są wyposażone w napęd elektryczny, czyli pozostałe urządzenia są wyłączone, co jest trochę dziwne. Nie będę powtarzał argumentacji, prosiłbym tylko o wyjaśnienie bliższe.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Dziękuję bardzo. Teraz poproszę pana ministra Webera, ewentualnie współpracowników, o komentarz.

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Dziękuję bardzo. Panowie przewodniczący, Wysokie Komisje, szanowni państwo, dlaczego nie obejmujemy tą regulacją urządzeń napędzanych siłą mięśni? Ponieważ uważamy, że taka propozycja byłaby w pewnym sensie… nie chcę powiedzieć, że otwarciem puszki Pandory, ale próbą regulacji problemu bardzo szczegółowego. Faktycznie zgadzam się w kwestii użytkowników deskorolek napędzanych naturalnie, którzy poruszają się po jezdni. W mojej ocenie w obecnym stanie prawnym to jest zabronione, ale liczę tu na podpowiedź pana dyrektora czy przedstawiciela Policji. Natomiast w jaki sposób mamy uregulować możliwość jazdy hulajnogą napędzaną siłą mięśni w odniesieniu do dziecka, które w wieku 8–9 lat robi to przez 5 min na chodniku pod opieką mamy? Czy naprawdę tak daleko mamy iść z przepisami prawa, żeby nawet takie sytuacje określać i zapisywać wprost? W naszej ocenie nie jest to w tej chwili konieczne, nie jest potrzebne. Istnieją przepisy prawa, które zawierają również sankcje w odniesieniu do osób, które faktycznie nadużywają deskorolek czy hulajnóg napędzanych siłą mięśni i robią to w sposób zagrażający bezpieczeństwu. W naszej ocenie są przepisy prawa, które w tej chwili to regulują i na podstawie których można takie osoby karać.

Odnosząc się do kilku kwestii szczegółowych, które poruszył przed chwilą pan prezes Wroński, chcę zaznaczyć, że wykluczamy jazdę po jezdni obok siebie użytkowników hulajnóg elektrycznych. Takie wykluczenie jest zawarte w naszym projekcie ustawy. Przewidując takie sytuacje, nie pozwalamy, aby one mogły zgodnie z prawem funkcjonować.

Kwestia kasków ochronnych, która powraca niemalże przy każdej dyskusji na temat rowerzystów, a teraz również użytkowników transportu osobistego. Samo środowisko rowerzystów jest w tej kwestii mocno podzielone. Jak czytam blogi, strony internetowe skupiające środowisko rowerzystów, to jest tam podział niemal 50/50. Czy faktycznie kaski powinny być obowiązkowe w przypadku rowerzystów, czy jednak ta dowolność powinna zostać zachowana i każdy sam powinien decydować, czy zabezpiecza się w ten sposób, czy jednak nie jeździ rowerem na tyle szybko, na tyle często i długo, że w jego przypadku nie jest to konieczne. Zdania są podzielone zarówno w środowisku samych

rowerzystów, jak też – jak zauważył pan Wroński – w środowisku nas polityków, którzy dyskutują na temat tego, czy kaski powinny być obowiązkowe.

Kolejna kwestia szczegółowa: zestaw 40-tonowy, a obok niego użytkownik hulajnogi elektrycznej. W naszej ocenie propozycja, która polega na tym, żeby wyłączyć korzystanie z drogi, na której prędkość maksymalna jest wyższa niż 30 km/h, taką sytuację wykluczy, taką sytuację ograniczy do minimum. Czyli użytkownik hulajnogi elektrycznej nie będzie mógł się poruszać po jezdni, na której dopuszczalna prędkość jest wyższa niż 30 km/h, a tak de facto takie jezdnie funkcjonują w ścisłej zabudowie, tam, gdzie co do zasady zestawy 40-tonowe nie mogą wjechać.

Jeżeli chodzi o zaśmiecanie miasta hulajnogami. Wiemy, że już w tej chwili firmy, które zajmują się wynajmowaniem hulajnóg elektrycznych, wprowadziły wewnętrzne przepisy i jeżeli taka hulajnoga została przez użytkownika pozostawiona w miejscu, w którym nie powinna być zostawiona, czyli na środku chodnika, na środku przejścia dla pieszych, rzucona na trawie, to jest bardzo szybko przenoszona przez specjalnych pracowników, którzy się tym zajmują. Takie osoby przenoszą hulajnogi w miejsca, gdzie nikomu nie przeszkadzają, w szczególności pieszym. Same firmy wynajmujące sprzęt o to dbają. Takie porządkowanie hulajnóg odbywa się oczywiście wczesnym rankiem, wtedy kiedy nie są one wykorzystywane, natomiast również w trakcie dnia specjalnie wyznaczeni pracownicy hulajnogi porządkują.

Kwestia oświetlenia, sygnału dźwiękowego i hamulców – tak precyzyjne sprawy będą określone w rozporządzeniu będącym aktem wykonawczym do tego projektu ustawy. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Pan przewodniczący Czartoryski, proszę.

Poseł Arkadiusz Czartoryski (PiS):

Dziękuję za to ostatnie zdanie. Na samym początku zadałem pytanie o oświetlenie, bo zadziwiające dla mnie jest to, że wcześniej nie odnosiliście się państwo do tego, a ekspertyza dotycząca rozwiązań zastosowanych w takich krajach jak Holandia i Dania w kilku miejscach jasno określa, że osoby poruszające się na hulajnogach, deskorolkach i pojazdach samobalansujących muszą dostosować się do wymagań właściwego oświetlenia pojazdu. Pojazdy muszą być wyposażone w przynajmniej jedno światło dzienne białe lub żółte i przynajmniej jedno światło tylne czerwone, widoczne z odległości minimum 300 m, co najmniej jedno białe światło odblaskowe z przodu i co najmniej jedno czerwone światło odblaskowe widoczne z tyłu oraz co najmniej jedno żółte i białe światło na obu stronach pojazdu. Czyli bardzo ostro w tych krajach zostało to potraktowane. Ja natomiast czasami się dziwiłem strojom rowerzystów – czarny, szary, bez żadnego odblasku na ręku, które są powszechnie dostępne, żadnych świateł. I taki rower napędzany siłą mięśni potrafi zasuwać z prędkością naprawdę nie mniejszą niż inne pojazdy, które często stoją w korku. Dlatego na początku zadałem pytanie, czy jest w ogóle debata, czy eksperci na ten temat się wypowiadają w świetle państwa prac nad UTO. Jeżeli szybki pojazd, jadący z prędkością 20 km/h, nie miałby wymaganego żadnego oświetlenia ani odblasku, w tym dziecko, które ma 11 czy 12 lat, poruszające się takim pojazdem, nie musiałoby mieć żadnego oświetlenia w ciągu dnia, to byłoby dla mnie… bo w nocy te światełka są wymagane w Polsce, dzisiaj ta technika zamontowania niewielkiego światełka jest świetnie opanowana przez firmy. Zastanawiam się, czy wręcz w momencie zakupu roweru nie powinien on być wyposażony w minimum odblasków czy światełek, tak jak motorower czy inny pojazd, bo to stanowi przecież ułamkową część kosztów takiego pojazdu. Ale dziękuję, bo rozumiem, że te prace również nad sferą oświetlenia trwają…

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Tak, natomiast z moich obserwacji wynika, że takie urządzenia – mówię o hulajnogach elektrycznych, które są dostępne w Warszawie – już w tej chwili posiadają światła zarówno z przodu, jak i z tyłu. Natomiast my te szczegółowe kwestie w rozporządzeniu oczywiście zawrzemy.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Dziękuję bardzo. Pan dyrektor z Najwyższej Izby Kontroli poza kolejnością.

Dyrektor Departamentu Porządku i Bezpieczeństwa Wewnętrznego Najwyższej Izby Kontroli Marek Bieńkowski:

Ja krótko nawiążę do wcześniejszych wypowiedzi, bo to ewidentnie wynika z naszych kolejnych kontroli, które przeprowadzamy. Zwróćcie państwo uwagę, że państwo posługujecie się często takimi określeniami: odczucia, jakieś rozwiązania, które gdzieś tam wprowadzono. Stwierdzamy, że jeżeli chodzi o analizę stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego, dramatycznie nie wykorzystujemy ośrodków naukowych, w tym naprawdę znaczących politechnik – nie chcę tu robić kryptoreklamy, ale i gdańskiej, i warszawskiej, i krakowskiej – których to badania powinny wesprzeć tego rodzaju proces. Nasze odczucia bowiem w stosunku do wyników badań mogą być mylne. Możemy zastosować rozwiązania nie na tyle efektywne, na ile moglibyśmy zastosować, gdybyśmy zbadali problem szkiełkiem i okiem. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Dziękuję panu dyrektorowi za ten komentarz. Proszę teraz pana przewodniczącego Grzegorza Pudę.

Poseł Grzegorz Puda (PiS):

Szanowny panie ministrze, to pytanie już się pojawiło, pan minister odpowiedział. Chodzi mi o te wszystkie pojazdy, które nie spełniają wymogów, jakie zostały przez państwa zaproponowane, czyli rozwijające prędkość wyższą niż 25 km/h. Otóż ustawodawca ograniczył definicję motocykla do silnika spalinowego, podczas gdy dla motoroweru przewiduje się zarówno opcję spalinową, jak i elektryczną. To powoduje, że w tej chwili motocykle elektryczne nie mogą być rejestrowane. Problem wynika przede wszystkim z tego, że definicja motocykla jest moim zdaniem wynikiem złego tłumaczenia dyrektywy europejskiej. Może zacytuję: „Motocykl – pojazd samochodowy zaopatrzony w silnik spalinowy o pojemności skokowej przekraczającej 50 cm sześciennych, dwukołowy lub z bocznym wózkiem – wielośladowy; określenie to obejmuje również pojazd trójkołowy o symetrycznym rozmieszczeniu kół.”. Co ważne – jeszcze raz powtórzę – zaopatrzony w silnik spalinowy.

Co innego, jeżeli chodzi o motorower. Według definicji motorower to pojazd dwu- lub trójkołowy zaopatrzony w silnik spalinowy o pojemności skokowej nieprzekraczającej 50 cm sześciennych lub w silnik elektryczny o mocy nie większej niż 4 kW, którego konstrukcja ogranicza prędkość jazdy do 45 km/h.

Mówię o tym nie bez powodu. Pan minister powiedział – i ja się z tym całkowicie zgadzam – że prędkość będzie ograniczona do 25 km/h. Być może będzie to inna prędkość, może wskutek konsultacji ta dopuszczalna prędkość się zmieni, niemniej wszystkie pojazdy, o których dzisiaj mówimy, tzw. UTO, będą podlegały tej regulacji. Ale co z pojazdami, które dzisiaj już funkcjonują, a których zarejestrować tak naprawdę nie można, bo motocykle, czyli te o pojemności przekraczającej 50 cm sześciennych i o mocy dużo większej niż pojazdy, o których mówimy, też są pojazdami elektrycznymi? Pojazdy te też są jednośladami, a mimo wszystko w tej chwili interpretacja w wielu starostwach jest taka, że zarejestrować tego typu pojazdu nie można, co wynika z regulacji, która jest przedstawiona w dwóch dyrektywach. Pozwolę sobie je zacytować. Jedna to jest dyrektywa 2002/24/EC, a druga 92/61/EEC. Wiem, że pytanie jest bardzo szczegółowe, ale jeżeli udałoby się odpowiedzieć w formie pisemnej, to będę bardzo wdzięczny. Nie jestem użytkownikiem motocykla, żeby było jasne, tylko mam po prostu informację z dyżuru poselskiego – dwukrotnie spotkałem się z taką interpretacją przepisów w jednym ze starostw, które rejestrują tego typu pojazdy. W związku z tym zwracam się z prośbą o wyjaśnienie tego problemu. Dziękuję bardzo.

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Mam prośbę, żeby pan przewodniczący zwrócił się do nas na piśmie. Wiem, że te posiedzenia są nagrywane, są stenogramy, ale takie precyzyjne zapytanie pozwoli nam udzielić precyzyjnej odpowiedzi.

Poseł Grzegorz Puda (PiS):

Oczywiście, nie ma problemu.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Dziękuję bardzo. Teraz pan Piotr Sarnecki, proszę.

Członek Zarządu Stowarzyszenia Partnerstwo dla Bezpieczeństwa Drogowego Piotr Sarnecki:

Szanowni panowie przewodniczący, Wysokie Komisje, szanowni państwo, jako Partnerstwo dla Bezpieczeństwa Drogowego, czyli stowarzyszenie zrzeszające i osoby fizyczne, i firmy działające w obszarze poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego, obserwujemy rozwój nowych metod mobilności. W każdym kraju przepisy czy jakiekolwiek uregulowania na poziomie miast, metropolii czy na poziomie państw zawsze są reaktywne, życie i rozwój to wymusza. Obserwujemy ten problem od kilku miesięcy i nie dalej jak tydzień temu, dokładnie we wtorek, mieliśmy okrągły stół zorganizowany wspólnie z operatorami hulajnóg, organizacjami miejskimi, przedstawicielami mediów, przedstawicielami ubezpieczycieli, Policji. Nie mając jeszcze informacji, że MI opracowało już szczegóły regulacji, zidentyfikowaliśmy kilka obszarów, nad którymi będziemy pracować w ramach grupy roboczej. Oczywiście to, co pan minister dzisiaj zaprezentował, projekt, który ujrzał dzisiaj światło dzienne, to jest jakby zupełnie nowy temat, ale w związku z tym mogę obiecać, że grupa robocza będzie się ustosunkowywała już bezpośrednio do tego projektu. Mając na względzie to, że do końca tej kadencji zostały dwa posiedzenia Sejmu i wiedząc, jak wygląda kalendarz procedowania poszczególnych projektów, chcemy konsultacjami społecznymi, które bierzemy na siebie, ułatwić trochę państwu zadanie. A jednocześnie – bo to nie jest główny cel, żeby państwu ułatwić zadanie – chcemy możliwie najlepiej dopracować temat prawnych konsultacji ze wszystkimi zainteresowanymi stronami w wielu obszarach. Na pana ręce, panie ministrze, a także do wiadomości panów przewodniczących Wysokich Komisji w niedługim czasie, myślę, że w ciągu miesiąca, będziemy w stanie pewne wnioski przesłać.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Bardzo dziękuję. Przedostatni głos w tej rundzie pytań – pan poseł Suchoń.

Poseł Mirosław Suchoń (PO-KO):

Bardzo dziękuję. Panowie przewodniczący, panie ministrze, Wysokie Komisje, mam pytanie dotyczące zaproponowanej przez ministerstwo definicji, z której wynika, że dzieci poniżej 10. roku życia nie będą mogły de facto używać tego typu urządzeń. Tymczasem w sprzedaży znajdują się urządzenia niejako dostosowane zarówno wymiarami, ale i maksymalną prędkością do używania przez dzieci. Jeżeli chodzi o prędkość, mają one ograniczenia konstrukcyjne do kilku kilometrów, do 8 km/h, także wymiary są dostosowane do młodszych użytkowników tego typu urządzeń. Stąd pytanie do ministerstwa: Czy nie było jednak rozważane wprowadzenie przepisu, który umożliwiałby, np. poprzez zastosowanie przedziału, dopuszczenie użytkowania takich urządzeń przez młodszą część społeczeństwa – oczywiście tych, które są konstrukcyjnie dostosowane pod względem wymiarów, ciężaru, jak i maksymalnej prędkości? Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Dziękuję bardzo. Ostatni głos w tej rundzie pytań – pan Adrian Furgalski.

Wiceprezes Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Adrian Furgalski:

Panowie przewodniczący, Wysokie Komisje, dziękuję bardzo. Temat na pewno jest na czasie, właściwie codziennie o tym czytamy, mamy w mediach materiały o hulajnogach z takim fałszywym według mnie zabarwieniem, że polskie ustawodawstwo nie nadąża. Na pewno większość krajów europejskich nie ma wciąż tego ustawodawstwa, mamy pod tym względem totalny miszmasz. Z przeglądu światowego, który wykonałem, wynika, że są kraje, gdzie jest o wiele większy bałagan, np. w Australii każdy region ma odmienne regulacje, w Stanach Zjednoczonych. Ale pytanie mam takie: w materiałach mamy informację o Danii i Holandii. Pan minister przy okazji powiedział też o Fin-

landii i Norwegii, choć najgłośniejsze chyba są przykłady Niemiec i Francji. Czy to są już wszystkie kraje w Europie, które mają takie regulacje?

Pytam w kontekście następującym. Po pierwsze, z jednej strony na pewno będzie oś sporu pomiędzy użytkownikami UTO a rowerzystami, bo sieć ścieżek rowerowych w naszym kraju nie jest tak dobrze rozwinięta jak w większości krajów na Zachodzie, a te, które są, robią się niestety ciasne ze względu na liczbę rowerzystów. Ale chyba gorętsza oś sporu będzie między pieszymi a tymi, którzy te urządzenia będą użytkować, przede wszystkim oczywiście hulajnogi. W tym kontekście mam pytanie, czy były prowadzone w ministerstwie analizy dotyczące całkowitego zakazu jazdy po chodnikach? Bo jak czytamy, w Danii i Holandii jest zakaz, nie wiem, jak w Finlandii i Norwegii. We Francji, o ile się orientuję, jeżeli nic się nie zmieniło, to po chodniku można jeździć, ale bez silnika, odpychając się nogą, czyli to o czym mówił pan poseł Grabarczyk. W Niemczech minister transportu proponował, ale się z tego wycofał, żeby tam była inna prędkość – 12 km/h. Stwierdzono jednak, że nie da się na chodnikach ustawić fotoradarów i z tego zrezygnowano, więc też jest zakaz. Z tego by wynikało, że w Europie poruszać się po chodnikach hulajnogami elektrycznymi nie można, stąd pytanie o analizy ministerstwa.

Druga rzecz. My patrzyliśmy tylko na materiały dostarczone na konferencję prasową, gdzie można było odnieść takie wrażenie, że do wymogów technicznych podchodzimy najbardziej liberalnie z tych wszystkich krajów, bo była tylko kwestia wymiaru hulajnogi, masy i prędkości, natomiast te wszystkie kwestie wymienione przez prezesa Wrońskiego, a więc dzwonki, światła, dwa niezależne hamulce, zmiana kierunku jazdy – to też jest czasem postulowane – jak pan minister powiedział, to będzie zawarte w rozporządzeniu. Ale pytanie, czy wszystkie te elementy, czy tylko niektóre z wymienionych?

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Dziękuję bardzo. Oddaję teraz głos przedstawicielom ministerstwa. Przy okazji chciałbym jeszcze zachęcić, zapytać, czy są jeszcze jakieś inne zgłoszenia? Bo chcę zamknąć listę. Jeśli nie ma, to chciałbym jeszcze poprosić o głos ze strony przedstawiciela obecnego na posiedzeniu środowiska ubezpieczycieli komunikacyjnych. Proszę więc o zabranie głosu, jeśli taka potrzeba z państwa strony by była. A teraz proszę pana ministra Webera o udzielenie odpowiedzi.

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Panie przewodniczący, Wysokie Komisje, szanowni państwo, odpowiadając na pytanie czy na propozycję pana posła Mirosława Suchonia, muszę się państwu przyznać, że ta granica 10 lat, która została zaproponowana przez nas w projekcie ustawy i która została upubliczniona podczas konferencji prasowej w dniu 7 czerwca, przez wiele środowisk jest określana jako zła propozycja. Wiele środowisk oczekuje podniesienia tego wieku do 12, a nawet 15 lat. Pan poseł wychodzi z tą propozycją w kontrze do wielu środowisk, między innymi – jeżeli się nie mylę – Stowarzyszenia Nasze Miasto, które bardzo głośno i radykalnie tę propozycję przedstawia. Natomiast ja chcę powiedzieć panu posłowi i innym, że my się nie zamykamy. Jeżeli faktycznie będą argumenty przemawiające za tym, żeby młodszych użytkowników hulajnóg, czyli dzieci w wieku 7, 8 czy 9 lat również wkomponować w tę ustawę, to oczywiście że tak, natomiast kluczowe jest tu pytanie o bezpieczeństwo. Czy umożliwienie poruszania się po drogach publicznych, po infrastrukturze rowerowej, po chodnikach wpłynie na zwiększenie bezpieczeństwa, czy jednak będzie miało negatywny skutek? Także to jest to pytanie, które stawiamy i na które, proponując te rozwiązania, chcemy sobie odpowiedzieć. Tak jak powiedziałem, większość opinii dotyczących ustanowienia granicy wieku na 10. roku życia była krytyczna i jest oczekiwanie… może nie wszystkich środowisk, ale jeżeli spływają uwagi, to mówią one o tym, że ta granica wieku jest zbyt niska. Są obawy, że 10-latek na hulajnodze elektrycznej nie będzie potrafił sobie poradzić.

Jeżeli chodzi o inne kraje, które tę kwestię uregulowały, to mamy zdiagnozowane cztery, które przyjęły już rozwiązania prawne: Dania, Holandia, Belgia i Norwegia. Pozostałe jeszcze nie wprowadziły tych rozwiązań do swoich systemów prawnych – to jest

informacja z początku czerwca, czyli z momentu, kiedy przygotowywaliśmy nasze rozwiązania prawne.

Zdajemy sobie sprawę, że skoro pojawiła się nowa grupa użytkowników przestrzeni drogowej, to nie będzie ona mile widziana przez te, które w tej chwili już istnieją. Zdajemy sobie z tego sprawę, że jeżeli skierujemy hulajnogi elektryczne na infrastrukturę rowerową, to niezadowoleni będą rowerzyści i oni będą mieli najwięcej do powiedzenia. Jeżeli dopuścimy korzystanie z chodników, to również piesi będą mieli uwagi i będą mieli za złe ustawodawcy, że pojawia się nowa grupa, która może zgodnie z prawem z infrastruktury chodnikowej korzystać. Natomiast w naszej ocenie przygotowaliśmy takie rozwiązania i wykorzystaliśmy te przepisy prawne, które już istnieją, a dotyczą chociażby możliwości poruszania się po chodnikach przez rowerzystów, po to, aby zabezpieczyć właśnie prawa i jednych, i drugich. W naszej ocenie w tej chwili nie ma problemów dotyczących poruszania się rowerzystów po chodnikach przy dostosowaniu się do przepisów prawa, które są już w ustawie – Prawo o ruchu drogowym i mamy nadzieję, że tych problemów nie będzie wtedy, kiedy one będą dotyczyły również hulajnóg elektrycznych. Tym bardziej że to urządzenie jest mniejsze, zgrabniejsze niż rower i powinno mniej przeszkadzać pieszym niż właśnie rower, chociaż z drugiej strony hulajnóg na chodnikach, szczególnie w Warszawie i tych miastach, w których one są, będzie więcej. Ścieżek rowerowych nie ma jeszcze na tyle dużo, aby można było sprawnie się poruszać tylko i wyłącznie po tychże ścieżkach, one powstają i cieszymy się z tego bardzo, że w ścieżki rowerowe inwestują miasta, zarządcy dróg samorządowi, jak również Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad, więc ścieżki powstają, natomiast jeszcze nie wszędzie one są. Dlatego zdajemy sobie sprawę, że część infrastruktury chodnikowej będzie wykorzystywana przez użytkowników UTO, zresztą już teraz tak się dzieje, bo w zasadzie ci, którzy w tej chwili jeżdżą hulajnogami, poruszają się głównie po chodnikach. Natomiast uważamy, że z wykorzystaniem przepisów prawa, które już istnieją, i z wykorzystaniem tych propozycji, które zostały przez nas przedstawione, każdy znajdzie dla siebie miejsce w infrastrukturze drogowej. Jednakże jakiegokolwiek prawa byśmy nie stworzyli, jakichkolwiek przepisów byśmy nie zaproponowali, cały czas olbrzymie znaczenie ma zdrowy rozsądek, kultura jazdy, kultura poruszania się. Tego nie zastąpimy niczym. I takie akcje edukacyjne, akcje promocyjne mówiące o tym, że oprócz ciebie jest jeszcze inny uczestnik ruchu drogowego, jest jeszcze pieszy, jest jeszcze rowerzysta, motocyklista, ten, który kieruje samochodem, są bardzo potrzebne i powinny być każdego dnia realizowane zarówno w szkołach podstawowych, jak i średnich, a także w ramach różnego rodzaju akcji promocyjnych. Wzajemny szacunek na chodniku, drodze rowerowej, jezdni jest niezbędnym elementem prawidłowego poruszania się. Jakiekolwiek prawo by nie było stworzone, zdrowy rozsądek i szacunek musi być. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Dziękuję bardzo.

Poseł Mirosław Suchoń (PO-KO):

Sprostowanie.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Został pan wymieniony, panie pośle?

Poseł Mirosław Suchoń (PO-KO):

Pan minister dokonał pewnej manipulacji. Panie ministrze, jeżeli ministerstwo zaproponowało wprowadzenie możliwości używania takich pojazdów, które mogą pędzić 25 km/h po chodniku, przez małe dzieci, to się nie dziwię, że pojawiły się protesty, bo to rzeczywiście stanowiłoby zagrożenie dla bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Ja mówiłem natomiast o takiej sytuacji, że są w sprzedaży bardzo powszechnie stosowane w niektórych miejscach hulajnogi, które są konstrukcyjnie dostosowane do niskiego wieku dzieci, prędkość mają ograniczoną np. do 6 km/h i rozmiar takiego urządzenia również jest odpowiedni do wieku. I pytanie, czy ministerstwo w ogóle… choć z odpowiedzi wnoszę, że ministerstwo w ogóle się nad tym nawet nie zastanowiło, czy wprowadzić jakąś kategoryzację, tak aby osoby w odpowiednim wieku, z doświadczeniem mogły jeździć hulaj-

nogami, które rozwijają prędkość np. do 25 km/h, ale jednocześnie wprowadzić kategorię junior z ograniczeniem konstrukcyjnym np. do 6 km/h. Takie rozwiązania również są i jestem naprawdę bardzo negatywnie zaskoczony, że pan minister merytorycznie w zasadzie się do tego nie odniósł, a jedynie opowiedział o tym, jaka była reakcja strony społecznej na zaproponowane przez ministerstwo rozwiązania.

Przy okazji zwrócę uwagę na jeszcze jedną rzecz. Otóż w wielu miejscach, w wielu państwach trwają prace nad tym, aby pojazdy, które są w zasadzie bezgłośne w swoim poruszaniu, emitowały jakiś dźwięk, tak żeby dla tych osób, które poruszają się np. po chodnikach, nie stanowiły cichego zagrożenia. Pytanie, czy państwo w ogóle o tym pomyśleli, bo wydaje się z przebiegu dyskusji i ze stanowiska ministerstwa, że to też nie zostało ujęte w planie pracy. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Panie pośle, dla każdego tutaj rzeczą oczywistą jest to, że otwieramy dyskusję i w sposób kompleksowy analizujemy zagadnienia, które są przedmiotem informacji. Proszę teraz przedstawiciela strony społecznej o przedstawienie się i wypowiedź.

Wiceprezes Zarządu Polskiej Izby Ubezpieczeń Andrzej Maciążek:

Dzień dobry. Panowie przewodniczący, szanowne Komisje, panie ministrze, szanowni państwo, Andrzej Maciążek, wiceprezes Polskiej Izby Ubezpieczeń. Tak się składa, że niespełna dwa miesiące temu PIU opublikowała raport „Nowa miejska mobilność". Ten raport zawiera bardzo wiele istotnych informacji dotyczących UTO, także hulajnóg z napędem elektrycznym. Zamierzałem przedstawić główne tezy tego raportu, ale ze względu na tę część dyskusji, w której już wiele elementów zostało podniesionych, jak również szanując państwa czas, proponuję, że wręczę wydrukowane raporty panom przewodniczącym Komisji oraz panu ministrowi, a państwa odeślę do naszej strony internetowej, na której ten raport jest dostępny.

Chciałem tylko powiedzieć, że ten raport zawiera bardzo wiele elementów, które w dyskusji padały, dotyczących technikaliów, dotyczących strony prawnej. Są porównania komparatystyczne, są pierwsze statystyki wypadkowości z rynku amerykańskiego, ponieważ tam najwcześniej powstały wypożyczalnie hulajnóg elektrycznych. Oczywiście ubezpieczyciele są bardzo zainteresowani zdefiniowaniem UTO, ponieważ po zdefiniowaniu tychże urządzeń można będzie bardziej precyzyjnie określić ryzyko ubezpieczeniowe i na tej podstawie tworzyć statystyki. Z ubezpieczeniowego punktu widzenia, biorąc pod uwagę nasz ogląd sytuacji w Europie, także w Stanach Zjednoczonych, w krajach tych odpowiedzialność spoczywa na użytkowniku, ponieważ bardzo rzadko organizator przejazdów, czyli firma wypożyczająca, bierze na siebie ubezpieczenie tych pojazdów. Zazwyczaj w regulaminie przerzuca odpowiedzialność na osobę wypożyczającą hulajnogę elektryczną, ale jest to w Europie czy w Stanach realizowane z powszechnie posiadanych ubezpieczeń odpowiedzialności cywilnej w życiu prywatnym. Takie ubezpieczenie w Europie, w takich krajach jak Francja czy Niemcy, posiada 80 czy nawet 90% społeczeństwa, ono jest sprzedawane tradycyjnie wraz z ubezpieczeniami domów, mieszkań. W Polsce takie ubezpieczenia także są powszechne i dostępne. Przed dzisiejszym spotkaniem zadzwoniłem do mojego ubezpieczyciela, który potwierdził, że mam takie ubezpieczenie. Rzeczywiście jeżdżę na rowerze, w związku z powyższym zawsze je wykupuję i to jest ubezpieczenie na sumę gwarancyjną do 1 mln zł. Czyli produkty ubezpieczenia są powszechne, powszechność tych ubezpieczeń to zupełnie inna kwestia, natomiast statystyki z rynku amerykańskiego wskazują, jakże ważne są ubezpieczenia od następstw nieszczęśliwych wypadków, ponieważ oprócz zagrożenia, które czyni się w stosunku do osób trzecich, bardzo często czy znacznie częściej wypadkowi ulega osoba jadąca na hulajnodze. Po prostu przewraca się i doznaje urazu kończyny czy głowy. Z tych statystyk wynika także, że w niespełna 5% użytkownicy hulajnóg mają na głowie kask czy inne zabezpieczenie. Oczywiście bardzo chętnie włączymy się w dyskusję, natomiast już w tej chwili naszym wkładem jest raport, który kładziemy na stół. Ja go symbolicznie wręczę panu przewodniczącemu Komisji i panu ministrowi, a państwa odsyłam do naszej strony internetowej.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Dziękuję bardzo, zamykam listę. Chciałbym jeszcze zapytać, czy pan minister nie zechciałby dokonać króciutkiego podsumowania naszej dyskusji. My jako prezydia Komisji Administracji i Spraw Wewnętrznych oraz Komisji Infrastruktury wraz z paniami i panami posłami traktujemy dzisiejsze posiedzenie jako posiedzenie konsultacyjne, które niejako odbywa się równolegle z pracami prowadzonymi przez ministerstwo. Oczywiście lista podmiotów obecnych na posiedzeniu nie jest jeszcze pełna, reprezentacja będzie jeszcze bardziej rozległa, kiedy projekt ustawy będzie przedmiotem prac sejmowych. Bardzo dziękujemy ministerstwu i wszystkim zaproszonym gościom za bardzo kompetentne i merytoryczne komentarze. Dziękuję również państwu posłom. Ze swojej strony rekomendujemy tym z państwa, którzy w formie syntetycznej i kompleksowej wygłosili dzisiaj swoje uwagi, aby przenieśli je formalnie na papier i przekazali dla ministra i żeby pamiętali o wysłaniu imiennie do nas do wiadomości. Będziemy mogli je rozesłać do członków Komisji Administracji i Spraw Wewnętrznych oraz Komisji Infrastruktury, a potem ta dyskusja będzie już, jak myślę, bardzo kompetentnie kontynuowana w ramach realizacji tejże inicjatywy, jeśli do niej dojdzie w najbliższych tygodniach.

Pan poseł Król jeszcze w jakiej sprawie?

Poseł Piotr Król (PiS):

Chciałem tylko poprosić pana ministra o przekazanie tej dzisiejszej prezentacji w wersji elektronicznej.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

W wersji elektronicznej będzie dostarczona, rozesłana wszystkim państwu, również posłom spoza Komisji, jeżeli będą takie prośby. A teraz na koniec proszę pana ministra o podsumowanie dzisiejszego posiedzenia.

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Bardzo dziękuję. Panie przewodniczący, Wysokie Komisje, szanowni państwo, bardzo dziękujemy za dyskusję. Tak jak powiedział pan przewodniczący, to dopiero początek ścieżki legislacyjnej, którą – mam nadzieję – jeszcze w tej kadencji parlamentu przejdziemy, bo faktycznie jest potrzeba uporządkowania kwestii poruszania się urządzeniami transportu osobistego napędzanymi elektrycznie. Bardzo dziękujemy zarówno za uwagi natury ogólnej, jak również te szczegółowe. Myślę, że nasza dyskusja będzie jeszcze lepsza, gdy projekt ujrzy światło dzienne, gdy zostanie wpisany do wykazu prac rządu. Wtedy będzie można odnosić się do jego poszczególnych zapisów i też na to liczymy. Przyjmujemy oczywiście wszystkie kwestie dotyczące kolejnych propozycji, jak również raport, który został przed chwilą przekazany przez pana prezesa.

Pozwolę sobie jeszcze na koniec odpowiedzieć panu posłowi Suchoniowi. W tej chwili dzieci do lat 10 mogą poruszać się rowerami pod opieką rodziców, stąd ta granica od 10. roku życia, jeżeli chodzi o użytkowników hulajnóg elektrycznych. Natomiast przynajmniej ja – wyrażam swoją prywatną opinię – nie wezmę odpowiedzialności za umożliwienie poruszania się hulajnogami elektrycznymi, nawet z prędkością 6 czy 8 km/h, dzieci w wielu lat 7, 8 czy 9. Szanowni państwo, w mojej prywatnej ocenie byłoby to bardzo niebezpieczne, byłoby to bardzo duże ryzyko zarówno dla tych dzieci, jak i innych użytkowników ścieżek rowerowych czy chodników, nawet jeżeli miałyby one obowiązek poruszać się tymi urządzeniami pod opieką rodziców. To jest zbyt duże niebezpieczeństwo i jest to moja prywatna ocena tej propozycji. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Dziękuję bardzo, dziękuję państwu za udział. Zamykam posiedzenie Komisji.